



DER REGENSBURGER Straßenbahner

IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.
www.strassenbahnregensburg.de



Haltestelle am Kohlenmarkt im Jahr 1964

aus dem Kohlenmarkt-Diorama von
Hans Doblinger

Film dazu: <https://youtu.be/9dHy1Bm-JVg>

Ausgabe 06

Herbst 2024

130 Jahre Plauener Straßenbahn

Unser fahrender Regensburger Straßenbahntriebwagen Nummer 47 begeisterte tausende Besucher beim Tag der offenen Tür der Plauener Straßenbahn zum 130-jährigen Jubiläum

Pünktlich um 11:30 Uhr traf die aus über dreißig Teilnehmern bestehende Delegation aus Regensburg in Plauen ein, um diesem besonderen Highlight beizuwohnen. Stadträtin Dagmar Schmidl hielt in Vertretung für die Oberbürgermeisterin Gertrud Maltz-Schwarzfischer und im Beisein des Plauener Oberbürgermeisters Steffen Zenner ein Grußwort.



Sie gratulierte der Stadt Plauen recht herzlich im Namen der Stadt Regensburg zu 130 Jahre Straßenbahn in Plauen.



Außerdem bedankte Frau Schmidl sich bei Oberbürgermeister Zenner, Karsten Treiber, Geschäftsführer der Plauener Straßenbahn und dem dortigen Traditionsverein, dass der Regensburger Triebwagen Nummer 47 in Plauen aus dem Dornröschenschlaf er-

weckt wurde und „allen Besucherinnen und Besuchern im Rahmen des Festes fahrend vorgeführt wurde“.



Sie unterstrich „die Regensburger Straßenbahn ist kein Standzeug sondern ein Fahrzeug und sollte deswegen fahren“ – natürlich in Regens-

burg auf dem hergerichteten Gleis in der Guerickestraße.

Für die unermüdliche Unterstützung seitens der Werkstatt der Plauener Straßenbahn, angeführt



durch Michael Straube, seitens der Ostbayerischen Technischen Hochschule Regensburg unter der Leitung der Professoren Haumer und Hopfensperger und natürlich seitens des Traditionsvereins der Plauener Stra-



ßenbahn, dankten sowohl Stadträtin Schmidl, wie auch die IG Historische Straßenbahn Regensburg. Die IG Historische Stra-

ßenbahn Regensburg überreichte dazu an alle Beteiligten selbstgestaltete Geschenke, die natürlich einen Bezug zu Regensburg haben.

130 Jahre Plauener Straßenbahn



Anschließend erlebten die Regensburger Gäste noch mit dem Plauener MAN TW 21, der fast baugleich der ersten Regensburger Straßenbahn ist, im Rahmen einer Stadtrundfahrt nostalgische Gefühle durch diese einst so unwiederbringlich stolzen Gefährte.



Fotos dazu aus dem Vereinsalbum



TDK Electronics sponsert unsere Straßenbahn

Unsere zukünftige Straßenbahn wird zusätzlich zur Oberleitung einen batterieelektrischen Antrieb besitzen. Dieses moderne batterieelektrische Fahrkonzept wird durch zahlreiche Kooperationen mit Firmen aus ganz Deutschland maßgeblich unterstützt. Dazu gehört auch TDK Electronics, die EMV-Dienstleistungen auf dem Gebiet der elektromagnetischen Störaussendung und Störfestigkeit anbieten, seit 60 Jahren in Regensburg zu finden sind und seit 1994 ein akkreditiertes Prüflabor hierfür unterhalten.

Um den alten, aus den 50er Jahren stammenden Antriebsmotor zu schützen, musste ein Motorfilter zur Unterdrückung zu hoher Anlaufströme eingebaut werden, da sonst die moderne Leistungselektronik den in die Jahre gekommenen Elektromotor beschädigen könnte. Die beiden Ingenieure Hr. Paulwitz und Hr. Weber von der Firma TDK unterstützten maßgeblich das Projekt, indem Sie dem Labor Elektrische Maschinen und Antriebstechnik von Prof. Haumer und



Professor Hopfensperger elektrische Komponenten für die Umsetzung und Erprobung des Filters im Labor kostenfrei zur Verfügung stellten.

Hierfür wurden zwei dreiphasige Drosseln mit jeweils 0,7 mH und einer Strombelastbarkeit von 95 A und einem Gewicht von 45 kg und 80 kg bereitgestellt. TDK Electronics ermöglichte es ferner, die Erprobung des Filters auch jenseits von Computersimulationen durchzuführen.

Durch dieses Sponsoring entstanden weiterge-



hende Kontakte zwischen TDK Electronics und dem EMV-Labor der

OTH Regensburg, die für eine intensivere Zusammenarbeit genutzt werden könnten.

So trafen sich am 08. April 2024 der Laborleiter der Fa. TDK Hr. Paulwitz mit Hr. Weber mit dem EMV-Lehrbeauftragten der OTH, Hr. Eichstetter und den beiden Mitarbeitern im EMV-Labor M.Sc. Veronika Krause und Tobias Probst im EMV-Labor der OTH im 6. Stock des Uni-Sammelgebäudes.

In diesem EMV-Labor werden Elektronikschaltungen auf ihre Elektromagnetische Verträglichkeit hin untersucht. Dafür sind vollständig ausgestattete Messplätze jeweils in einer geschirmten Kabine sowie in einer mit Absorbern ausgestatteten Schirmkabine vorhanden. Für die Messung der Störaussendung sind Antennen, eine Streifenleitung, sowie diverse Koppelvorrichtungen vorhanden. Damit lassen sich sowohl gestrahlte als auch leitungsgeführte Störemissionen messen.



Für die Prüfung der Störfestigkeit sind Leistungsantennen sowie eine

Streifenleitung verfügbar, in Verbindung mit den notwendigen Breitband-Leistungsverstärkern.

Der störungsfreie Betrieb neben- und miteinander arbeitender Geräte und Systeme in einem elektromagnetischen Umfeld, so auch bei der Steuerung und Regelung unserer Straßenbahn, kann nur dann erfolgen, wenn alle Anforderungen an die Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) erfüllt werden. So wird auch unsere Straßenbahn eine entsprechende Zertifizierung bekommen müssen, um die „Dekra Abnahme“ zu erhalten.

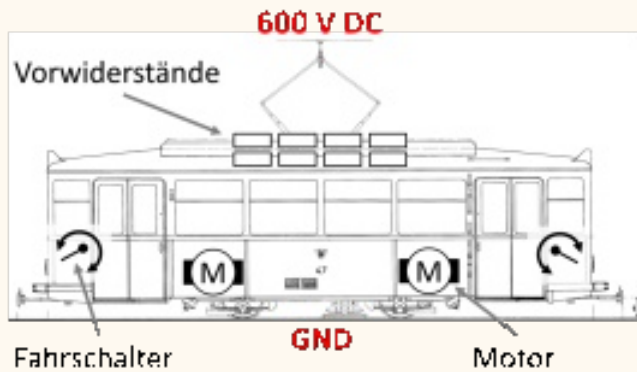


Prof. Hopfensperger erklärt die Motorsteuerung

*Fotos (R. Schmetzer) nach Reihenfolge:
Filterdrossel - Treffen im EMV-Labor - EMV-Schirmkabine
- Steuerungsdemo im E-Maschinenlabor*

OTH: Batterieelektrischer Antrieb für historische Straßenbahn

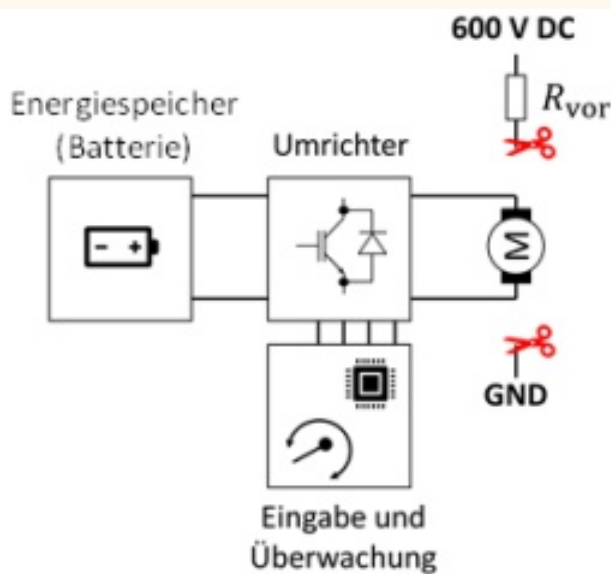
Historisches Fahrkonzept an 600 V DC-Oberleitung



„Fahrer“
für
Schaltstufen

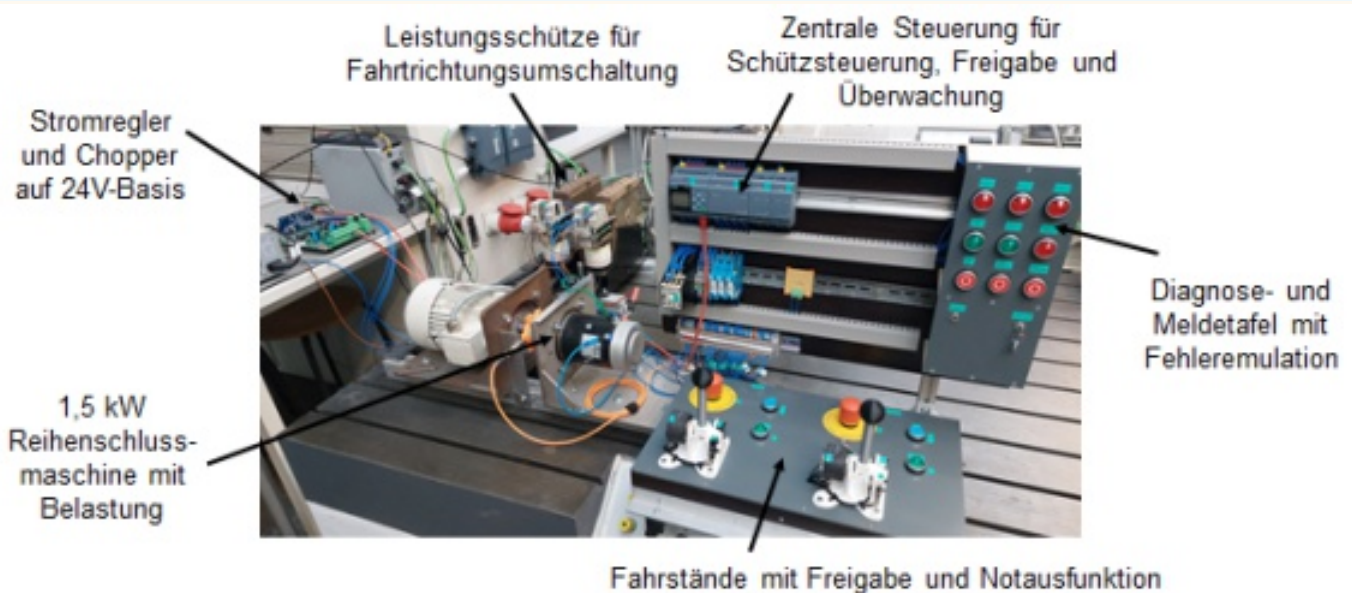
„Handbremse“

Modernes batterieelektrisches Konzept



- Autarkes Fahren mit 35 kWh Fahrzeugbatterie
- Energieeffiziente IGBT Leistungselektronik statt Vorwiderstände
- Geregeltes Drehmoment über Stromregler, Sollwertvorgabe über Fahrbremshebel
- Logiksteuerung und Überwachung mit SPS
- Zusätzliche sicherheitstechnische Einrichtungen für einen gefahrlosen Fahrbetrieb

„Laborstraßenbahn“ November 2022



Text und Bilder auszugsweise aus Präsentation "OTH Batterieelektrischer Antrieb", Prof. Hopfensperger

Nachruf – Zum Tod des Trambahn-Nostalgikers Albert Hiller

Dass seine letzte Heimfahrt in der geliebten Straßenbahn Tw 38 so bald bevorstehen würde, hatte sich der Modellbauer Albert Hiller nicht gedacht. Im Juni 2022 hatte er sein Modell im Maßstab 1:10 vorgestellt. Der ledige Bäckerssohn aus der Hemauerstraße starb im Juni in seinem Elternhaus.



Der Posthornbläser: Albert Hiller 1985 in der Uniform eines Thurn-und-Taxis'schen Postillons

Die Tram war seine Musik

Sein Haus hat das scheue Einzelkind selten verlassen. Nach der Pensionierung arbeitete er rastlos an seinen Träumen. Hinter seinem Modellbauen, Forschen, Schreiben und Malen stand eine Idee: Er wollte die untergegangenen Welten seiner Kindheit neu erstehen lassen. Die Welt der Theresienruh, abgetragen in den 50er-Jahren, die Welt der alten Post und vor allem die Welt der am 1. August 1964 eingestellten Regensburger Straßenbahn. Albert ist am 1. September 1951 in der Zeitlerklinik geboren worden. Vor der Geburtsklinik in der Roritzerstraße machte die Straßenbahn-Linie 1 Zwischenhalt. „Das Knirschen und Bremsen der vorbeifahrenden Tram“, so glaubte er fest, „das ist meine erste Musik gewesen“. Später als Elfjähriger wählte Hiller wegen der langen Straßenbahnfahrt das Goethe-Gymnasium als weiterbildende Schule aus. Mit täglich frischen Brezen hat er die Trambahnfahrer so für sich eingenommen, dass sie ihm zwei Jahre lang neben sich einen Stammplatz einräumten. Das Ende der Straßenbahn in Regensburg bezeichnete er als sein Kindheitstrauma. „Dass sie die schönen Wagen kaputtgemacht haben, das hab ich eigentlich bis heute nicht überwunden.“ Der Modellbau war seine Art der Verarbeitung. Er tat es „aus einem inneren Bedürfnis“. Seine Wohnung wurde zur Werkstatt. Für

jedes der 1:10-Modelle der Triebwagen Tw 19/21 und 24 hat er eineinhalb bis zwei Jahre gebraucht, täglich sechs Stunden. Der „Tw 38“ von MAN, in Elfenbein-Hellbeige, mit dem roten Schriftzug Carlson, steht in der aktuellen Ausstellung „Ois anders – Großprojekte in Bayern 1945 –2020“ im Haus für Bayerische Geschichte.



Albert Hiller hat die Linie 1 der Regensburger Straßenbahn „geschrumpft“ — und sich damit einen Traum erfüllt. Foto: Helmut Wanner

Wenn manche Menschen in Hiller einen verschrobenen Junggesellen, ewiggestrigen Straßenbahn-Nostalgiker und „Bastler“ sahen (ein Wort, das er verabscheute), so hat ihnen sein Tod eine andere Brille aufgesetzt, das Augenglas der Liebe. In seinen letzten Tagen hat Albert Hiller fast nur Anton Bruckner gehört, die neunte Sinfonie, die unvollendete. „Seine Musik“, schrieb er mir, „kommt aus höheren Sphären.“ In diese Sphären ist nun auch er eingetreten. Seine Straßenbahnen gehören nun der Stadt. Hiller braucht keine Tram mehr. Seine Seele ist in der anderen Welt angekommen. Der Tod war für ihn nur die Zwischenstation Hemauerstraße. Keine Trauerfeier, kein Grab, nicht einmal eine Todesanzeige – nur dieser letzte Text „Alberts Ruh“ mit ihm als Posthornbläser. Albert Hiller will anonym beerdigt werden.

*Bilder und Text in Auszügen
mit freundlicher Genehmigung von
Helmut Wanner, MZ, 29.06.2024*

Der lackierte Hund von Albert Hiller

Da jetzt auch Bus-Freunde zur IG Straßenbahn gekommen sind, hier ein heiterer Artikel aus dem Bereich der ehemaligen Postbus-Verwaltung :: die Geschichte vom lackierten Hund von A. Hiller

Als ich Ende der 1970er Jahre bei der Deutschen Bundespost meinen Dienst antrat, erzählten ältere Kollegen in der Kaffeepause oder bei Feiern immer auch heitere Geschichten aus der postalischen Vergangenheit. Darunter war auch die Geschichte vom lackierten Hund. Wahrscheinlich finden sie heutige sensible Tierschützer und Hundenarren gar nicht lustig. Ich will sie aber aus historischem Interesse trotzdem wiedergeben.

In den 1920er Jahren errichtete die Deutsche Post für ihren Regensburger Fuhrpark am südlichen Ende der Galgenbergbrücke einen Gebäudekomplex zur Wartung und Reparatur sowie zur Unterbringung ihrer Fahrzeuge; es ist das heute unter Denkmalschutz stehende rot gestrichene Areal „Posthof“ südlich gegenüber den Arkaden. Bei den betreuten Fahrzeugen handelte es sich hauptsächlich um die Postomnibusse und die Paket- und Briefzustellfahrzeuge des Bezirks sowie um die damals grauen Fahrzeuge der technischen Post, die für Telefon und Fernschreiber zuständig war.

Als Ende der 1950er Jahre wegen des immer umfangreicheren Wagenparks der Platz im Posthof nicht mehr ausreichte, wurde einige hundert Meter weiter südlich auf dem Galgenberg ein Erweiterungsgelände für die Bezirkswerkstätten errichtet (heute befindet sich dort das neue Finanzamt).

Der zuständige Abteilungsleiter und Chef des regionalen Fuhrparks hatte sein Büro weiterhin unten im Posthof. Zu Besprechungen und zur Erfüllung seiner Aufsichtspflicht fuhr er dann hoch zu den neuen Werkstätten. Dabei wurde er immer von seinem Hund Maxl begleitet. Der Maxl war ein „Boxer“; das war eine damals beliebte kurzhaarige Hunderasse, der im Welpenalter Ohren und Schwanz beschnitten wurden. Heutzutage ist diese Art der Verstümmelung verboten.

Göttervater Jupiter Dinge erlaubt sind, die einem „Ochsen“ (gemeint ist der Normalbürger) nicht gestattet sind. Und so durfte auch der Maxl seinen Herrn zu den neuen Werkstätten auf dem Galgenberg begleiten. Er bekam mit, dass die Menschen dort seinen Herrn als Alphetier behandelten und auch er von der Unterwürfigkeit der dort beschäftigten Menschen profitierte. Da Dienstbesprechungen für Hunde eher langweilig sind, durfte der Maxl derweil nach Belieben unbeaufsichtigt auf dem



Eigentlich war das Mitbringen von Kindern und Tieren in die Arbeit nicht erlaubt. Aber bereits die alten Römer wussten, dass dem

neuen Betriebsgelände herumstreunen. Dabei fühlte er sich verpflichtet, das neue Revier seines Herren zu markieren. Vor lauter Aufregung wusste er nicht, wo er

zuerst ein Hinterbein heben sollte. Markiert wurden Werkbänke, Schreibtische, Türen u.s.w. Wenn der unliebsame Besuch wieder mit seinem Herrn verschwunden war, mussten die dortigen Arbeitskräfte Maxls Duftmarken mit Putzlapen und Reinigungsmittel entfernen. Kein Wunder, dass sie den wahllos herumspissenden Köter mit der Zeit „dick“ bekamen. Doch den Chef zu bitten, seinen Hund zuhause zu lassen, getraute sich niemand.

Als der Maxl wieder einmal den oberen Werkstätten einen Besuch abstattete, lockten ihn hinterhältige Mitarbeiter mit einem Überangebot an Leckerli in die


Lackierwerkstatt. Während ihn die einen scheinheilig streichelten und fütterten, bestrich der Gemeinsten von ihnen am abgelenkten Hund die vier Pfoten, den Stummelschwanz und den Hodensack mit leuchtend gelbem Postlack, der damals noch gesundheitsschädliche Kadmiumverbindungen enthielt.

Als die Zeit zum Gehen war, piffte der Chef seinem Hund und wäre fast ausgerastet, als er das lackierte Tier erblickte. Einerseits ahnte er, dass er die Übeltäter nie herausbekommen würde und sie auch nicht disziplinarisch bestrafen könnte, da ja auch das Mitbringen des Hundes nicht rechtens

war. So zog er es vor, sich möglichst unauffällig auf den Heimweg zu begeben. Seinen Hund hat er künftig nicht mehr mit in die Arbeit genommen. Dem Maxl hat auch das Kadmiumgelb gesundheitlich nicht geschadet; sicher war er aber von der Hinterhältigkeit und der Bösartigkeit der Menschen enttäuscht.

Auch ist nicht bekannt ob Sir Arthur Conan Doyle's Sherlock Holmes-Roman „Der Hund von Baskerville“, in dem ein großer Hund mit Leuchtfarbe bemalt wurde, die Idee zu Maxls Lackierung geliefert hat.

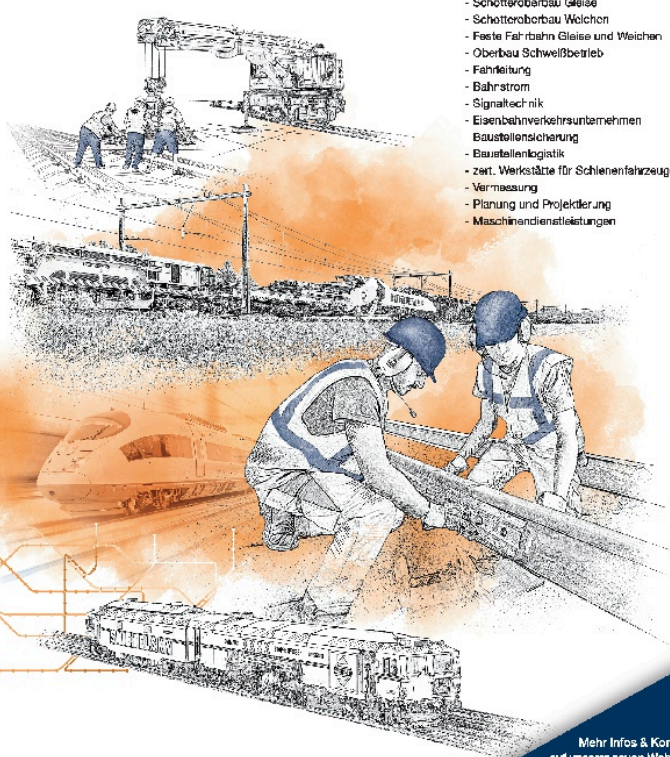
*Albert Hiller
Foto: Stadtarchiv*



BAHNBAU

SWIETELSKY BRINGT INFRASTRUKTUR AUF SCHIENE

- Gleisunterbau konventionell
- Gleisunterbau maschinell
- Schotteroberbau Gleise
- Schotteroberbau Weichen
- Feste Fahrbahn Gleise und Weichen
- Oberbau Schweißbetrieb
- Fahrleitung
- Bahnstrom
- Signaltechnik
- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Baustellensicherung
- Baustellensanierung
- zert. Werkstätte für Schienenfahrzeuge
- Vermessung
- Planung und Projektierung
- Maschinendienstleistungen



Mehr Infos & Kontakt auf unserer neuen Website:
swietelsky.com

Unser langjähriges Mitglied Rolf Riegel ist leider unerwartet verstorben.

In der 10jährigen Vereinsgeschichte wirkte unser Rolf bereits seit fünf Jahren aktiv am Vereinsgeschehen mit und brachte sich mit vielen guten Ideen und Erfahrung aus seinem Berufsleben ein.

Eine Frohnatur durch und durch aus Oberursel zu uns gekommen und mit hessischem Humor versehen bereicherte er viele unsere Sitzungen und Events.

Die Erfahrung als langjähriger Leiter des Ordnungsamts Oberursel half uns die eine oder andere mögliche Klippe zu umschiffen.

Seine großartigen Geschichten seiner Zeit als Karnevalsprinz werden uns noch lange in Erinnerung bleiben.

Rolf wir trauern mit Deiner Elke und Deiner Familie und wünschen Dir ein vergeltes Gott – ruhe in Frieden guter Freund.

Deine IG



GROSSES BEWEGEN ALS

- ▶ **KRANFAHRER** (M/W/D)
- ▶ **LKW-FAHRER** (M/W/D)
- ▶ **INDUSTRIE-MONTEUR** (M/W/D)

DIE KRAFT ZUR LÖSUNG.

Steigen Sie ein bei Deutschlands Marktführer für Krantechnik / Spezialtransporte. Unterstützen Sie unser professionelles Team am Standort Regensburg. Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung!

- ▶ T +49 941 79989-0
- ▶ personal@schmidbauer-gruppe.de
- ▶ www.schmidbauer-gruppe.de



Stahlich Manglkammer Heß

Steuerberatung

Ihre Steuerberater
in Nittendorf und
Regensburg

Sitz Nittendorf:
Regensburger Str. 19
93152 Nittendorf
Tel.: 09404/95 13 - 0

Zweigniederlassung Regensburg:
Margaretenstr. 15
93047 Regensburg
Tel.: 0941/20 60 45 - 0

S
M
H

<p>Natursteine Marmor Granit u. Dolomit Splitte Kiese Findlinge</p>	<p>HEIMGÄRTNER Natursteine · Mineralstoffe</p>
<p>Transporte Schwertransporte Sattelkipper Tieflader Kran-LKW</p>	<p>Lager in Sarching An der Kreisstraße R23 93092 Barbing</p> <p>Tel. 09403 954841 Fax 09403 954843</p> <p>info@heimgaertner-natursteine.de www.heimgaertner-natursteine.de</p>



Gichhofener

BIERSPEZIALITÄTEN AUS DEM SCHÖNEN LABERTAL

Trauer um Straßenbahner -Legende

Kurz vor Drucklegung erreichte uns die traurige Nachricht, dass unser Vereinsmitglied Günther Schieferl im Alter von 80 Jahren verstorben ist.

Eine ausführliche Würdigung in der nächsten Straßenbahnerzeitung.

Mobilixx



Ich komme ursprünglich aus Mainz und wohne seit 1991 in Bayern im Kreis Neumarkt. Seit meiner jüngsten Kindheit bin ich von Bussen und Straßenbahnen fasziniert. Aus dem anfänglichen flüchtigen Hobby bestehend aus Mitfahrten und den daraus entstehenden Fotografien entwickelte sich ein ernsteres Interesse. Im Jahr 2014 wurde ich Mitbegründer der IG Historischen Straßenbahn e.V. in Regensburg.

Bereits einige Monate später, im Januar 2015, begann ich mit dem Busführerschein, den ich Mitte April bekam. Kurz darauf fing ich dann bei Merz Reisen in Gnadenberg als Fahrer an. Nachdem ich hörte, dass ein Bus aus Mainz verschrottet werden sollte, griff ich Ende November 2016 zu und holte diesen in einer Nacht und Ne-



belaktion in Hamm, NRW ab. Im Frühjahr 2017 begann die Restaurierung des Fahrzeugs, das leider doch nicht, wie zuerst gedacht und erhofft, in einem sonderlich guten Zustand war. Viel Arbeit und Manneskraft war gefragt. So erhielt es den Namen Mobilixx.

Mobilixx ist ein Mercedes Benz O405 der ehemaligen Stadtwerke Mainz mit dem Baujahr 1988, und der Erstzulassung am 02.01.1989. Die Wagennummer war 149 und das damalige Kennzeichen MZ - HT 149. Der Einsatz fand im Fahrschul- und Linienverkehr statt, die Ausmusterung war im Dezember 2007.

Im Januar fand dieser Wagen den Weg zum Reiseverkehr Kiese mit dem Kennzeichen HAM - KV 37. Dort fuhr dieser Wagen bis Februar 2015 und wurde schließlich abgemeldet und im Hof bis zum 03.11.2016 abgestellt. Ab diesem Datum holte ich ihn nach Bayern und von da an wurden nach und nach Teile neu eingebaut und auch zurück gebaut, so wie er in Mainz gefahren ist.

Im April 2018 erhielt er wieder eine Zulassung mit dem Kennzeichen NM - HT 149

Die Restaurierung lief weiter, so bekam er dann im Jahr 2019 eine H- Abnahme und ein neues Kennzeichen NM - HT 149. Weitere Arbeiten am Fahrzeug folgten und nach. So änderte sich vieles: ein neuer Lack, Blecharbeiten, Unterbodenausbesserungen, Scheiben erneuern und schließlich die historischen Aufkleber anbringen.

Im Jahr 2020 folgte dann ein weiteres Fahrzeug: ein MAN SL 200, Baujahr 1980, mit der Wagennummer 335 und dem Kennzeichen MZ - VM 335.

Nachdem Mobilixx immer weiterbearbeitet wurde, folgte schließlich das Ende der Restaurierung. Fast alles ist fertig geworden, inklusive der Sitze und Ziele in der Matrix, so als ob er gestern erst aus Mainz gekommen wäre.

Beim MAN SL 200 wird es länger dauern, diesen fahrfähig aufzuarbeiten.

Text und >Bilder von Torsten Anstatt



Brückenfest in Reinhausen

Am 20. und 21.7.2024 nahm unser Verein als Aussteller am Brückenfest in Reinhausen teil



Doch welchen Zusammenhang hat Reinhausen eigentlich mit unserer Regensburger Straßenbahn? Dazu gibt es einen interessanten Auszug aus dem Buch „Stadt unterm Hakenkreuz“ von Helmut Halter. "Die Regensburger Straßenbahn in seiner Vergangenheit." Die Strecke bis Reinhausen.

1903 wurde das Straßenbahnnetz in Regensburg eingerichtet. Um 1909 umfasste die kommunale Straßenbahn vier Linien. Es wurde in der Augustenstraße dazu das Straßendepot erweitert, Postlinien zusätzlich in kürzester Zeit eingerichtet. Es hatte schon seit langen Bestrebungen gegeben, die Straßenbahnlinie Bahnhof - Stadtamhof bis Reinhausen zu verlängern.

Dies alles wurde durch den Amtsantritt des Bürgermeisters Schottenheim erst in Regensburg verhindert. Die Begründung dafür war, dass er mehr Siedlungsgebiete wollte, statt die Erweiterung der Strecke nach Reinhausen. Im Mai 1933 wurde die Streckengenehmigung nach Reinhausen dann doch genehmigt. Im Herbst konnte Bürgermeister Hermann die neue Straßenbahnlinie nach Reinhausen mit dem sogenannten Gruß seiner Zeit feierlich eröffnen.

Die Straßenbahn blieb leider ein Zuschuss-betrieb, der vorwiegend aus den Einnahmen der Elektrizität getragen wurde. Weitere Ausbaupläne lagen zwar dem Oberbürgermeister vor, die allerdings zu jener Zeit nicht realisierbar waren. Im Südosten der Stadt wurde jedoch das Straßenbahnnetz erweitert. 1936 konnte man die Linie 3 bis zur Einhauserstraße in Be-

trieb nehmen, die das Kasernenviertel mit der Altstadt verband.

Folgende Linien bestanden nun in Regensburg:

- Prüfening nach Hauptbahnhof über Rennplatz Arnulfplatz und Domplatz.
- Straubinger Straße nach Reinhausen über Schlachthof / Domplatz Stadtamhof.
- Maximilianstraße zu Einhauser Straße über Luitpoldstraße, Landshuter Straße.
- Kumpfmühl Richtung Bismarckplatz über Hofgarten.

Ab 1940 berichteten die Verkehrsbetriebe von einer kaum zu bewältigenden Belastung. Begründung dafür waren der herrschende Personalmangel, dadurch wurden Gleisarbeiten zurückgestellt, sowie ein überdurchschnittlicher Materialverschleiß. Auch häufige Krankmeldungen des Straßenbahnpersonals kamen dazu. Ab Sommer 1942 verkehrten die Straßenbahnen nur noch auf der verkürzten Strecke Stadtamhof - Schottenheim. Ende Oktober 1943 stellten die Verkehrsbetriebe den Sonntagsverkehr der Straßenbahn ein und fuhren nur noch in Berufsverkehrszeiten.

Die Bombardierungen 1944 in Regensburg führten dazu, dass zwei Linien vorübergehend eingestellt wurden. Mit der Zerstörung der Kumpfmühler-Eisenbahnbrücke musste der Eisenbahnverkehr von und nach Kumpfmühl ganz eingestellt werden. Erst der große Bombenangriff vom 13.03.1945 brachte schließlich den gesamten Verkehrsbetrieb von Straßenbahnen und Bussen endgültig zum Erliegen.

Es wurde das Straßenbahndepot vollständig mit Werkstätten und Hallen zerstört. Sämtliche Straßenbahnen einschließlich der Gerätefahrzeuge waren sehr stark beschädigt, Oberleitungsanlagen, Gleis- und Weichanlagen an vielen Stellen zerstört, Garagen geplündert.

Fast ein Jahr dauerte der Wiederaufbau der Straßenbahn. Danach konnten zumindest zwei Linien in Regensburg wieder fahren. Im August 1964 wurde der Fahrbetrieb endgültig eingestellt und durch Omnibusse ersetzt.

Rückblick erstellt von Esther Mayerhofer Risakotta

Das Rote Kreuz in Stadt und Landkreis Regensburg

**Wir sind
wie immer
für Sie da!**

- > Tagespflege
- > Ambulante Pflege
- > Hausnotruf
- > Essen auf Rädern
- > Fahrdienste
- > Senioren Wohn- und Pflegeheime



**Bayerisches
Rotes
Kreuz**

Kreisverband
Regensburg

Telefon 0941 79605-0 • www.brk-regensburg.de



Antiquariat REDIVIVUS Inh. Esther Mayerhofer Risakotta

Adolf-Schmetzer-Straße 23 · 93055 Regensburg
Tel. 0941-94671155 · www.redivivus.de

Sucht Regionalgeschichte Oberpfalz – Ortschroniken

**Werde
Mitglied
in unserem
Tram-Verein**

www.strassenbahnregensburg.de

Unterwegs zu dir



„Wie die Regensburger zum Gelenkbus kamen.....“ Teil 1

Straßenbahnfreunde müssen jetzt stark sein!

Heute sind **62%** (72 Fahrzeuge) der Linienbusse der SMO (dasStadtwerk Regensburg.Mobilität) **Gelenkbusse** und stellen eine Erfolgsgeschichte des ÖPNV in Regensburg dar.

Wie kam das? Im vorzüglichen Buch unserer Vereinskollegen Heiner Eichermüller und Martin Kempster („Straßenbahn in Regensburg“, ISBN 978-3-86646-318-9) kann man nicht nur lesen, dass die letzte Straßenbahnlinie von Prüfening nach Pürkelgut am 1.8.1964 eingestellt wurde, sondern auch eine Information zum ersten regulären Gelenkbus-Einsatz in Regensburg finden. Am 18.5.1963 ersetzten vier Wagen (KOM 43-46) den eingestellten O-Bus-Verkehr in den Norden der Stadt.



KOM 46 unter der O-Bus Leitung

Natürlich war der Ausbau des Gelenkbus-Einsatzes im Folgejahr als Straßenbahn-Nachfolger auf den Schwerpunktlinien 1 und 2 angedacht. Mit 50 Fahrgastsitzen war der Gaubschat-Gelenkbus (Bild 1 und 2) ähnlich aufnahmefähig wie ein Straßenbahnzug mit 2x22 Sitzplätzen und konnte im Pkw-Verkehr mit-schwimmen, ohne diesen zu „stören“, wie man damals dachte. Gaubschat? Sieht aus wie ein Mercedes-Bus,, ist aber keiner?

Dazu ein kleiner Rückblick in die Omnibusentwicklung:

Bis in die Nachkriegszeit entsprachen Busse den Lkw-Fahrzeugen mit aufgebauter Kabine als Raum für Fahrer und Fahrgäste. Rahmen und Motoranordnung waren dem Lkw weitgehend gleich, erst im und dann nach dem Krieg deuteten Entwicklungen aus den USA

Änderungen an. Dennoch war der 1949 vorgestellte Mercedes O 3500, der in vielen Betrieben zum Einsatz kam, mit seiner langen Motor-Schnauze noch ein klassischer „Lkw mit Fahrgastraum“.

KOM 44 an der Endhaltestelle Prüfening



Dies änderte sich, als 1951 die Firma Kässbohrer mit dem „S 8“ ein völlig neues Buskonzept auf den Markt warf mit einem selbsttragenden Aufbau (SElbstTRAgend ist Namensgeber für SETRA-Busse, die noch heute unter dem Dach des Daimler-Konzerns angeboten werden), ähnlich einem länglichen Stahlkäfig mit Verstärkungen an den Achsaufnahmen. Damit war der Abgang vom Lkw eingeläutet, denn das Konzept sparte Gewicht, ließ beliebige Anordnungen der Aggregate zu und ermöglichte dem Fahrer bessere Sicht nach vorne. Rasch zogen andere Hersteller nach und vielfach wurden die neuen Busse bei den Verkehrsbetrieben mit 2-Achs-Anhänger gefahren, um die Transportkapazität eines Straßenbahnzuges anbieten zu können. Wegen vieler Unfälle mit Fahrgästen durch schlechte Sicht zum Anhänger wurde diese Betriebsform „Anhängerzug“ aber 1960 vom Gesetzgeber verboten. Bereits 1937 hatte die Fa. Gaubschat in Berlin-Neukölln einen „Omnibuszug“ mit festgekoppeltem und über Faltenbalg räumlich verbundenen Nachläufer hinter dem Motorwagen, für die Reichsbahn vorgestellt. Ab den 50er Jahren griffen neben Gaubschat auch Kässbohrer, Vetter, Henschel u.a. die Idee wieder auf, wobei Henschel der einzige Komplettanbieter mit eigenen Aggregaten war. Die anderen Komplettanbieter wie Mercedes, Büssing, MAN oder Magirus überließen die Produktion von Gelenkbussen Aufbauern wie eben Gaubschat in Berlin,

„Wie die Regensburger zum Gelenkbus kamen.....“ Teil 1

Vetter in Fellbach, Göppel in Augsburg u.a., weil der Nachläufer eine eigene Fahrzeugkonstruktion mit erwartbar kleinen Stückzahlen bedeuten musste. Mit dem Verbot der Anhängerzüge ab 1960 begann sich die Situation zu ändern, der Bedarf an Gelenkbussen wuchs.



Die Regensburger Stadtwerke hatten also 1963 mit den 4 Gaubschat-Gelenkbussen auf Basis des Mercedes O 317

als Zugfahrzeug eine gute und richtige Wahl getroffen und auf den Marktführer bei Standardbussen sowie den Pionier in der Gelenkbusstechnik gesetzt. Der Motor saß dabei unterflurig vor der 2. Achse und trieb diese über Schaltgetriebe und Kardanwelle an, die 3. Achse im Nachläufer lief ohne Antrieb mit. 1964 wurden weitere 13 Wagen gleichen Typs beschafft (KOM 47-59), die bis in die späten 70er Jahre hervorragend ihren Dienst erfüllten. Für lange Zeit waren diese 17 Gelenkbusse das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs auf den Hauptlinien in Regensburg. Leider ist davon kein Fahrzeug erhalten geblieben. Ab Mitte der 70er Jahre waren dann aber Nachfolgefahrzeuge einzuplanen. Da kam der Konkurs der Fa. Gaubschat 1975 sehr unpassend, Henschel hatte den Busbau schon 1963 aufgegeben und Kässbohrer verlegte sich verstärkt auf den Reisebussektor. Was also tun? Die Regensburger wandten sich an den anderen sehr bekannten Aufbauer mit Mercedes-Zugfahrzeugen, nämlich die Fa. Vetter in Fellbach bei Stuttgart. Vetter hatte als Aufbauer gemeinsam mit Mercedes auf Basis des O 317 und der SSB (Stuttgarter Straßenbahn AG, auch Omnibusbetrieb!) gute Fahrzeuge erstellt und so beschafften die Regensburger 1976 ein Probefahrzeug, den KOM 139 (Bild 3 und 4), basierend noch auf der Technik des Ende der 60er Jahre durch den O 305 ersetzten O 317. Die genauen Hintergründe lassen sich nicht mehr ermitteln, jedenfalls erhielt der KOM 139 den eigenen, etwas „klobig“ geratenen Aufbau durch

Vetter, aber bereits mit der Mercedes-Frontmaske des neuen O 305 und gelenkter Nachläuferachse. Dennoch war das Design des Wagens nicht unumstritten, zudem war der wieder vor der 2. Achse positionierte Unterflurmotor schlecht gedämmt und folglich innen und außen laut. In Fahrerkreisen galt der Wagen als „Fußgängerverjagungsgerät“ in den Gassen und mancher Fahrer klagte über „dröhnende Ohren“ nach Dienstschluß.



So blieb der KOM 139 trotz solider Mechanik ein Einzelstück, übrigens auch bis heute als einziger Linienbus der Stadtwerke Regensburg mit vier Türen! Vermutlich wussten die Verantwortlichen bei den Regensburger Stadtwerken dann bereits, dass sich beim Marktführer Mercedes eine eigene und völlig neue Gelenkbus-Entwicklung abzeichnete. Gleichzeitig war der Busmarkt bei den Komplettanbietern auf nur noch zwei geschrumpft: Mercedes und MAN-Büssing. Magirus, bei Gelenkbussen an sich wenig aktiv, war ab 1975 in der italienischen IVECO-Gruppe aufgegangen und stellte den eigenen Busbau in Mainz 1982 ein und Büssing war 1971 von MAN übernommen worden. Somit wurde ab 1978 auch in Regensburg mit den Bussen ab KOM 143 ein neues Kapitel in der Entwicklung von Großraumbussen aufgeschlagen. Diese Innovation werden wir im 2. Teil unserer Geschichte im nächsten Heft näher beleuchten. Zur Nummernfolge sei noch angemerkt, daß die Wagen KOM 140-142 Standardbusse von MAN waren und die Gelenkbusse folglich mit der Nummer 143 weiterliefen.

Verfasser: Helmut Dümmler
Bilder: Berthold Isaak

WIMEX GROUP

Wir suchen Sie als

- » Anwendungsbetreuer ERP-Systeme (m/w/d)
- » IT Administrator (m/w/d)
- » Softwareentwickler (m/w/d)
- » Analyst im Transformationsmanagement (m/w/d)

📍 Verwaltung Regenstauf

Alle Jobs unter:

karriere.wimex-group.com

City Mail Regensburg GmbH

Rathenaustraße 9 | 93055 Regensburg
info@city-mail.de | (0941) 307 8558-0

Post Service Südost GmbH

Maierhofweg 7 | 94081 Fürstentzell
info@postservice-suedost.de | (0851) 851 7783-0

Chiemgau Post Trostberg

Am Waltershamer Feld 20 b | 83308 Trostberg
info@chiemgau-post.de | (08621) 508 859-0

Ihre Geschäftspost in guten Händen

... aus der Region - in die Welt !

Brief- und Paketdienst mit Fullservice

Abholservice
Kurierfahrten
Kuvertierung
Etikettierung
Postfachleerung
Frankierung
Paketversand
Wareneinlagerung
Druck
Falz

Digitale Services

Digital-Anbindungen
Datenaufbereitung
Personalisierung
Paketerfassung
Sendungsverfolgung

Achtung ! Neue Telefon-Nummern !!!

POST SERVICE
Südostbayern

CITYMAIL

Chiemgau
Post

Ihr Postverbund in Südostbayern

Erstes Oldtimer-Bus-Treffen, ein voller Erfolg

Bei strahlendem Sonnenschein nutzten sehr viele Regensburgerinnen und Regensburger die Gelegenheit die Oldtimer zu besichtigen und auch mitzufahren.

Nach dem ersten Oldtimer-Bus-Treffen spricht die IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. von einem durchschlagenden Erfolg. Die Nachfrage nach den Rundtouren durch die Stadt war so groß, dass sogar spontan parallel mit mehreren Bussen gefahren werden musste.



In zentraler Lage, am neuen Busbahnhof zwischen Ernst-Reuter-Platz und Hauptbahnhof, gaben sich auf dem sonst für kurze Pausen der Linienbusse genutzten Fläche historische Busse aus dem Zeitraum zwischen 1980 und 2000 ein Stelldichein.



Das erfolgreiche Treffen wurde in Kooperation mit der Plattform „regensburger-Busse.de“ von Berthold Isaak organisiert. Isaak zeigte sich von der Resonanz stark beeindruckt: „In Sachen Oldtimer-Fahrzeugen des ÖPNV scheint es in Regensburg einiges aufzuholen und eine besondere Nachfrage zu geben“. Claudia Krause, Mitglied des Vorstandes der IG Historische

Straßenbahn dazu: „Daher ist es auch besonders wichtig, den historischen Triebwagen der Straßenbahn dauerhaft fahrend auf dem



Gleis in der Guerickestraße für die nächsten Generationen zu erhalten“.

Beim Oldtimertreffen

trafen altbekannte Omnibusse zusammen, wie Busse der damaligen Deutschen Bundespost, die bis 1983 Buslinien auch rund um Regensburg betrieb. Oder Busse der ehemaligen Deutschen Bundesbahn, der Vorgängerin der heutigen Deutschen Bahn mit ihren regionalen Busgesellschaften. Stadtbusse, wie z.B. einer der ersten niederflurigen Busse Regensburgs.

Besonderheiten waren z.B. ein historischer tschechischer Omni-



bus des Herstellers Karosa aus dem Jahre 1986 vom größten tschechischen Omnibusclub "Verein der Besitzer historischer Busse".

Ebenso war ein ehemaliger Berliner Doppeldeckerbus aus dem Jahr 1985 anwesend, er wur-

de mit offenem Verdeck als Stadtrundfahrtenbus eingesetzt.



Aus Nürnberg kam die Omnibusgruppe der Freunde der Nürnberg-Fürther Straßenbahn ebenfalls mit einem Exponat vorbei.



Aus Regensburg wurde der restaurierte KOM229 ebenfalls vor Ort gezeigt und für die Sonderfahrten eingesetzt.

Besonders lobten die Organisatoren die Zusammenarbeit und Unterstützung der Stadt Regensburg, dieses Highlight möglich zu machen.



Aufgrund der starken Resonanz plant die IG das im nächsten Jahr zu wiederholen!

Kontakt und weitere Informationen unter mail@strassenbahnregensburg.de

HAPPACHER
BUS- & TRAMVERKEHR



Unsere Leistungen:

- ✓ Vereinsausflüge
- ✓ Betriebsausflüge
- ✓ Schulausflüge
- ✓ Linienverkehr
- ✓ Individuelle Reiseplanung

Omnibusse bis 67 Sitzplätze



Omnibusbetrieb
Happacher GmbH & Co. KG
Posener Straße 4
93073 Neutraubling
Tel.: 09401/1586
Fax: 09401/80331
www.happacher.de
happacher-bus@happacher.de

BLICK RICHTUNG
ZUKUNFT!

DU MÖCHTEST BERUFLICH

UMSTEIGEN?

**AUSBILDUNGS-
TRIEBFahrZEUG-
FÜHRER** (M/W/D)

deutschlandweit

**TRIEBFahrZEUG-
FÜHRER** (M/W/D)

deutschlandweit

**B-NEX
AKADEMIE**

KONTAKT: Tel.: 09402 / 4763400
personal@benex-akademie.de

**Region
im Modell**

Wir wünschen der
IG Historische Straßenbahn
Regensburg e.V. viel Erfolg.

Der freundliche Versandshop

für Freunde des Schienenverkehrs und Büssing.
Schauen Sie bei uns im Onlineshop vorbei. In
Deutschland ab 25 € Versandkostenfrei, ins Ausland
kundenorientierter Versandpreis

www.region-im-modell.de

Starkbierzeit



adlersberg.com

**Technisches
Hilfswerk**

Ortsverband Regensburg

Christian Feibig

Garten- und Forstbetrieb



- Baumfällungen
- Garten- und Baumpflege
- Wurzelstockfräsen
- Rollrasen
- Baggerarbeiten
- Aushub (Haus/Pool)

93128 Regenstauf
Tel.: 09402 / 7840 422 - Mobil: 0151 / 5879 8299
gartenservice-feibig@web.de
www.gartenservice-feibig.de



Haltestelle Kohlenmarkt

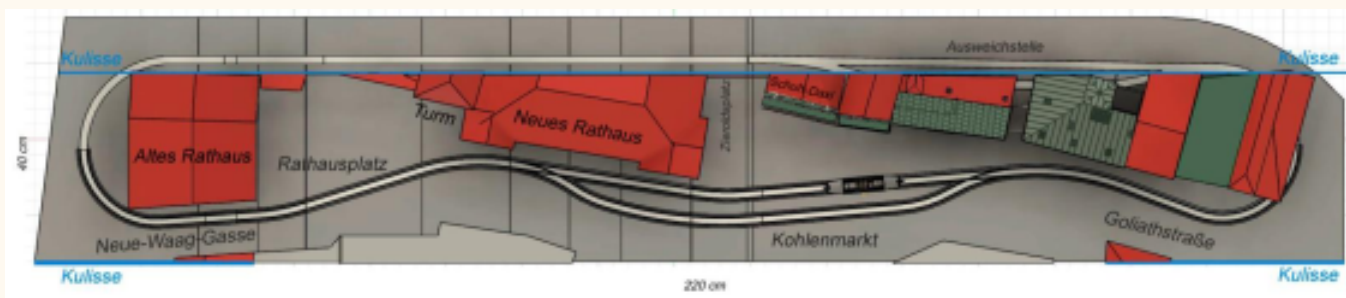
**Zauberhafte Stimmung der Haltestelle Kohlenmarkt kann neu entdeckt werden.
Hans Doblinger gelingt mit einem *Straßenbahn-Diorama mit Fahrbetrieb* diese Illusion.**



Haltestelle Kohlenmarkt in Blickrichtung zur Goliathstraße (G. Schieferl)



Haltestelle Kohlenmarkt in Blickrichtung zum Rathausplatz (Gerh. Karl)



*Das Diorama ist 220 cm lang, 40 cm tief und 75 cm hoch. Es ist wie eine kleine Theaterbühne konzipiert.
Der Betrachter soll nur das sehen, was vor den Kulissen, der Häuserzeile passiert. passiert.*

Am 1. August 2024 sind es genau 60 Jahre, dass die letzte Straßenbahn durch Regensburg rumpelte. Die Bahn war weitgehend eingleisig trassiert. Sie verlief in vielen sehr engen Straßen meist in Seitenlage. Da die Gleise in beide Richtungen befahren wurden, waren an zahlreichen Haltestellen Ausweichen notwendig. Deren Abstände waren so bemessen, dass tagsüber ein 6-Minuten-Takt gefahren werden konnte. Von den ursprünglich vier Linien ist 1964 nur noch die Linie 1 Prüfening – Pürkelgut in Betrieb.

Nachdem ich drei Fahrzeuge der Regensburger Straßenbahn, den Tw 42 den Bw 72 und den Tw 47 im Maßstab 1:87 (H0m) gebaut hatte, überlegte ich mir, wie ich diese Modelle angemessen präsentieren könnte. Ich entschloss mich, die Regensburger Haltestelle Kohlenmarkt im Zustand des letzten Betriebsjahres der Tram, also das Jahr 1964, als Diorama zu bauen. Das Diorama zeigt die Südseite der Häuserzeile am Rathausplatz und am Kohlenmarkt. Hier befindet sich eines der Highlights der historischen

Altstadt Regensburgs, nämlich das Alte Rathaus mit gotischem Reichsaalbau, Turm und barockem Neuen Rathaus.

Nach Osten hin schließen sich große Wohn- und Geschäftshäuser an, bei zweien spiegeln die Schau-
seiten noch die Barockzeit wieder.

Etliche Gebäude zeigen verschmutzte Fassaden, an denen der Zahn der Zeit deutlich genagt hat. Andere haben schon unter der Modernisierung im Stil der Sechzigerjahre gelitten. Diese ist heute erfreulicherweise wieder rückgängig gemacht worden. Auf dem Kohlenmarkt befindet sich eine Haltestelle der Tram mit Ausweiche. Hier kreuzen die Fahrzeuge der Linie 1.

Der Tw 42 befährt von rechts (Osten) die „Bühne“. Das heißt er taucht aus der Goliathstraße auf, fährt in die Ausweiche ein und hält dort an. Fahrgäste könnten aus- und einsteigen, wenn sie nicht festgeklebt wären. Der Tw 42 muss noch die entgegenkommende Tram abwarten, bevor er weiterfahren darf. Von der linken Seite des Dioramas (Westen) nähert sich der Tw 47. Bevor er aus der Neue-Waag- Gasse auftaucht, springt die Blinkampel an der Ecke des Alten



Rathauses auf Rot und stoppt so den Autoverkehr, für den in der



Im Diorama: Der Tw 42 fährt in die Ausweiche am Kohlenmarkt ein



Tw 42 und Tw 47 an der Haltestelle Kohlenmarkt

Gasse bei einer entgegenkommenden Tram kein Platz wäre. Nachdem der Triebwagen die Engstelle verlassen hat, erlischt das Rot der Ampel wieder und der Autoverkehr kann weiterfahren.

Der Tw 47 rollt nun leicht bergab über den Rathausplatz, biegt vor dem barocken Rathausbau in das freie Ausweichgleis ein und hält neben dem wartenden Tw 42 an. Der Betrachter kann nun über Druckknöpfe am Anlagenrand die Straßenbahnen wieder starten. Tw

42 verlässt dann den Kohlenmarkt nach links und verschwindet in die Kleine-Waag-Gasse, Tw 47 fährt nach rechts in die Goliathstraße ein, um sich den Blicken des Zuschauers zu entziehen. Beide Triebwagen fahren nun hinter die Kulisse (Häuserzeile) und kreuzen dort an einer für den Betrachter nicht einsehbaren Ausweiche. Dann tauchen sie wieder an den oben beschriebenen Orten auf. Das Spiel kann von vorne beginnen.

Bau des Dioramas

Für den Bau des Dioramas war viel Vorarbeit nötig. Zahlreiche historische Fotos aus den Sechzigerjahren studierte und verglich ich. Einen wesentlichen Schatz an Fotos und Informationen stellten mir die Regensburger Straßenbahnkenner Martin Kempster, Albert Hiller und Günther Schieferl für meine Arbeit zur Verfügung. Ihnen gilt mein herzlichster Dank.

Die Gebäude konstruierte ich nach den Erkenntnissen, die ich aus den historischen sowie aktuellen Fotos und den im Bayernatlas verfügbaren Grundrissen gewonnen hatte. Mit Hilfe der Software „Photoshop“ entzerrte ich die Perspektive in den Fotos und skalierte dann die Fassaden auf den Maßstab 1:87. Das war dann die Voraussetzung für die CAD-Konstruktion mit der Software „Autodesk Fusion 360“.



Mit Fotodruck und 3D-Drucke gestaltete Fassade des Alten Rathauses

3D-Druck und Photogrammetrie

Einige Teile fertigte ich nach Erstellung der entsprechenden

STL-Dateien mit meinem 3D-Drucker aus Resin-Harz. Dazu gehörten alle Fenster, Tore, Türen, Figuren, Kamine, Gitter, Regenrinnen, Schneefangbretter ...

Auch kleinere Gebäudeteile entstanden so, wie zum Beispiel der gotische Ständerker am Rathaus und die gotische sowie barocke Portalanlage, die Schaufensterfronten mit ihren Leuchtreklamen, die Blechdächer und die Gauben.



Mit Hilfe der Photogrammetrie erstellte Tugendallegorien auf dem Barockportal

Eine Besonderheit in der Fertigung waren die Figuren, nämlich Schutz und Trutz am gotischen Portalbau, die beiden Tugendallegorien am barocken Portal und der Wappenträger an der Ecke des Reichssaalbaus. Diese ließen sich nicht mit dem CAD-Programm konstruieren. Hier kam mir die Photogrammetrie zur Hilfe. Mit

der Digitalkamera machte ich vor Ort von den jeweiligen Objekten aus verschiedenen Richtungen bis zu 24 Bilder. Rundherum wäre ideal, was aber hier nicht möglich war. Trotzdem waren die Ergebnisse mehr als zufriedenstellend. Mit der Software „3DF Zephyr Free“ konnte ich die gewünschten STL-Dateien für den 3D-Druck herstellen.



Die Figuren Schutz und Trutz symbolisieren die Wehrhaftigkeit der Stadt

Für den Bau großflächiger Hauswände verwendete ich Grau- und Finnpappe. Die Biberschwanzdächer entstanden aus Polystyrolplatten von Auhagen. Einige Fassaden erhielten ihr Finish, indem ich sie mit Fotoausdrucken auf gutem Normalpapier beklebte. Diese hatte ich mit Hilfe der Software „Photoshop“ aus aktuellen Fotos gefertigt. Dabei passte ich die neuen Fotos dem historischen Zustand an. Alterung und Patinierung erledigte ich somit gleich am PC. Bauteile aus Resin oder Polystyrol wurden entsprechend lackiert und patiniert.

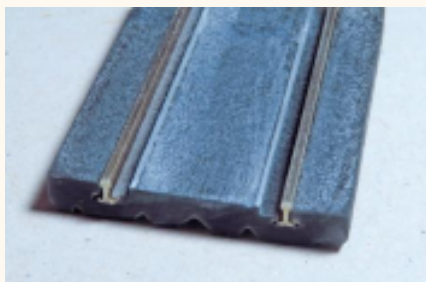


Das Straßenpflaster besteht aus Fotoausdrucken auf Normalpapier, patiniert und mit mattem Klarlack geschützt

Das Trambahngleis

Da die Regensburger Straßenbahn im Original auf Rillenschienen in Meterspur unterwegs war, muss sie im Diorama auf H0m-Gleisen fahren. Die Suche nach einem passenden Modellgleis war nicht erfolgreich. Das bei Tillig erhältliche Luna-Gleis ist kein echtes Rillengleis, die Schienen sind aus Hohlprofilen gefertigt und die Gleisgeometrie passt nicht für die Haltestelle Kohlenmarkt. Also wieder Eigenbau und 3D-Druck!

Mit „Autodesk Fusion 360“ konstruierte ich eine Gleisbettung, in die ich handelsübliche Schienenprofile einschieben konnte. Das ist zwar auch kein echtes Rillengleis, aber es sieht ihm schon ziemlich ähnlich. Auf diese Weise konnte ich aber auch alle erforderlichen Radien verwirklichen.



Schienenbettung aus Resin-Harz mit eingeschobenen Schienenprofilen

Bei den Weichen griff ich auf H0m-Weichen von Tillig zurück. Um die Optik eines Rillengleises zu erreichen, stellte ich mittels 3D-Druck passende Füllstücke her. Die Weichen sind als Rückfallweichen

ausgeführt. Das heißt, sie müssen nicht gestellt werden und der Fahrweg für die Fahrzeuge ist somit fest vorgegeben. Leider lässt diese Technik aber keine Herzstückpolarisierung zu. Hinter der Kulisse liegt H0m-Flexgleis von Tillig.

Das Straßenpflaster

Alle Gleise in der Regensburger Altstadt lagen im Kopfsteinpflaster. Für die Umsetzung im Modell verwendete ich wie bei einigen Fassaden Fotodrucke. Der Vorteil liegt darin, dass ich mit „Photoshop“ praktisch jede gewünschte Pflasterung schaffen kann. Auch Schachtdeckel und Rinnsteine finden so ihren Platz. Mit herkömmlichen Pflasterplatten wäre das kaum möglich. Eine 2 cm tiefe Fuge im echten Pflaster würde im Maßstab 1:87 nur mit 0,23 mm in Erscheinung treten, also gar nicht wirklich zu sehen sein.

Die Steuerung

Auf dem Diorama verkehren Digitalfahrzeuge (DCC). Damit die Triebwagen an den Ausweichstellen anhalten, verwende ich das ABC-Bremssystem. Wenn das Fahrzeug in einen Bremsabschnitt (Ausweichstelle) einfährt und der Fahrzeugdecoder hier eine asymmetrische Gleisspannung erkennt, leitet er eine Bremsung ein. Das Fahrzeug hält sanft an der gewünschten Stelle an. Die asymmetrische Gleisspannung wird

durch ein Bremsmodul generiert. Dieses wiederum wird mit Hilfe von in den Gleisen verlegten Reed-Kontakten über Kleinstrelais angesteuert. Magnete am Fahrzeugboden der Triebwagen betätigen die Reed-Kontakte.

CarMotion

Auch der Autoverkehr soll in dem Diorama dargestellt werden. Aus diesem Grund verlegte ich in der Fahrbahn ein Magnetband, das den Fahrzeugen den Weg weist. Bis jetzt habe ich nur einem MB Rundhauber von Viessmann CarMotion im Einsatz, denn die Fahrzeuge für die Epoche III (Sechzigerjahre) werden erst allmählich ausgeliefert. An der Engstelle am Rathaus muss der LKW an der Ampel halten, wenn die Tram ihm entgegenkommt. Eine in der Fahrbahn versenkte Magnetspule stoppt den Lastwagen. Auch Ampel und Magnetspule werden mit Hilfe von in den Gleisen verlegten Reed-Kontakten über Relais geschaltet.



Der MB Rundhauber von Viessmann CarMotion

Die Oberleitung

Eine winzige LED imitiert einen Oberleitungsblitz, der durch das Überfahren eines Reed-Kontakts ausgelöst wird

Oberleitungsrosette in 1:87



Eine Tram braucht eine Oberleitung. Auf dem Rathausplatz und dem Kohlenmarkt war die Oberleitung nicht an Masten aufgehängt, sondern an sogenannten Rosetten an den umliegenden Gebäuden befestigt. Dies wollte ich auch in meinem Diorama so nachbilden. Doch da gab es ein Problem. Im Diorama fehlt auf langer Strecke ja die gegenüberliegende Häuserzeile. Auf die verzichtete ich bewusst, damit der Betrachter ungehindert auf die beiden Plätze sehen kann. Ein am vorderen Anlagenrand gespannter nur 0,3 mm starker Federstahldraht dient deshalb für die Befestigungspunkte an der fehlenden Häuserzeile. Auf diese Weise konnte ich Tragseile und Fahrdrähte nahezu originalgetreu mit Federstahldraht nachbilden. Meine Oberleitung führt keine Spannung. Die Höhe der Pantographen ist so justiert, dass sie den Fahrdraht nur ganz leicht berühren.



Tw 42 verlässt die Goliathstraße und läuft auf dem Kohlenmarkt ein



Tw 42 mit Bw 72 vor Deutschlands erstem Schuh-Selbstbedienungsladen

Das Diorama ist zu sehen:

- in der Vorweihnachtszeit in einem Schaufenster bei Farben-Eckert

- oder im Film:

<https://youtu.be/9dHy1Bm-JVg>

Hans Doblinger

Spurführung bei der Straßenbahn

Grundbegriffe der Spurführung

Normalspur	1435 mm: Europa außer Spanien, Portugal, Russland, Finnland
Breitspur	1524 mm: Russland, Finnland
	1668 mm: Spanien, Portugal
Schmalspur	1000 mm: Nebenbahnen und Straßenbahnen
	1067 mm: Kapspur Afrika und Asien
	760 mm: Bosnische Spurweite
	750 mm: Nebenbahnen, Gebirgsbahnen

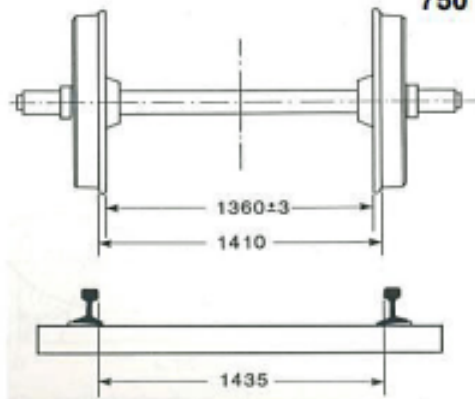


Bild 2.1 Spurweiten und sonstige Abstände für Normalspur [77]

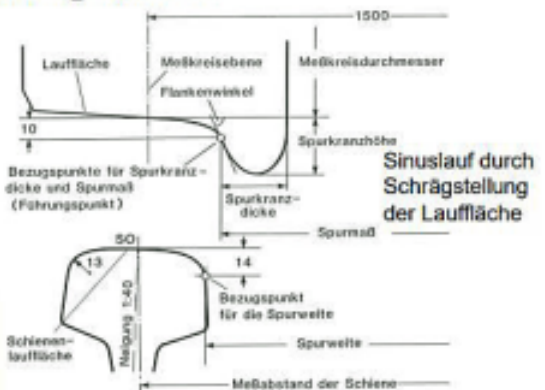


Bild 2.2 Radreifen- und Schienenprofil für Normalspur [77]



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
DARMSTADT

Prof. Dr. phil. Dr.-Ing. habil. Harald Neudorfer
38

INSTITUT FÜR
ELEKTRISCHE ENERGIEWANDLUNG



DU WILLST VOLLE POWER FÜR DEINE ZUKUNFT?

Dann lerne uns jetzt kennen

und starte #zugsammen mit uns durch.

WIR BILDEN IN SCHWANDORF AUS:

- **Elektroniker** (m/w/d) für Betriebstechnik
- **Eisenbahner im Betriebsdienst** (m/w/d)



Die Länderbahn GmbH DLB – ein Verkehrsunternehmen der NETINERA-Gruppe.



Die Länderbahn

Inhalt

130 Jahre Plauener Straßenbahn	1
Plauener Straßenbahnsplitter	2
TDK Electronics sponsert uns	3
OTH Batterieelektrischer Antrieb	4
Trambahn-Nostalgiker A. Hiller, Nachruf	5
Der lackierte Hund	6
Mobilixx	9
Brückenfest in Reinhausen	10
Regensburger und ihr Gelenkbus	12
Regensburger und ihr Gelenkbus	13
Oldtimer Bustreffen	15
Haltestelle Kohlenmarkt	17
Spurführung bei der Straßenbahn	18

Liebe Leserin, lieber Leser,

mit der zweimal im Jahr erscheinenden Mitgliederzeitung wollen wir allen Unterstützerinnen und Unterstützern des historischen Regensburger Straßenbahnvereins danken und über die Vereinsarbeit berichten.

Ein besonders großer Dank gilt an dieser Stelle allen Ehrenamtlichen und Inserenten, die unsere Vereinszeitung durch ihre Beiträge mit Leben füllen.

Vielen Dank an alle, die an der Mitgliederzeitung wieder mitgearbeitet haben.

...Viel Spaß beim Lesen!

Spendenkonto: IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.,
DE69 75050000 0026688309, Sparkasse Regensburg

IMPRESSUM

HERAUSGEBER	IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V.
1. VORSTAND	Verantwortlicher i.S. d. 55 Abs. 2 RStV Dipl. Ing. Agr. Jan Mascheck, Maxhütte-Haidhof
VEREINS-DATEN	e-mail: mail@strassenbahnregensburg.de www.strassenbahnregensburg.de
REDAKTION	Claudia Krause, Rolf Schmetzer, mail@strassenbahnregensburg.de
ANZEIGENVERWALTUNG	Claudia Krause, Rolf Schmetzer, mail@strassenbahnregensburg.de
DRUCK	print medien service - R. Hofmeister, Auweg 8, Saxberg; 93161 Sinzing
BEZUGSPREIS	FÜR EINE SPENDE BEDANKEN WIR UNS !
SPENDENKONTO	IG Historische Straßenbahn Regensburg e.V. De69 7505 00000026 6883 09, Sparkasse Regensburg
ERSCHEINUNGSWEISE	print- u. online als pdf
ERSCHEINUNGSDATUM	November 2024

Herbst 2024